

Politique des transports aériens axée sur l'avenir et au service d'une économie forte

Novembre 2004

Table des matières

Aperçu des exigences de l'UDC	3
1. Situation de départ.....	5
1.1. Rôle économique des transports aériens.....	5
1.2. Possibilités d'intervention de la Confédération.....	6
1.3. Définition et positionnement des transports aériens	8
2. Infrastructure.....	9
2.1. Atterrissages et décollages	10
2.2. Bruit.....	11
2.3. Conception de plaque tournante	12
3. Compagnie aérienne	13
4. Sécurité.....	14
4.1. Safety	14
4.2. Security	15
5. Conclusion	15
Absence de volonté politique	16
Améliorer les conditions-cadres économiques.....	16
Annexe 1 Procès-verbal	18
Annexe 2 Abréviations.....	19

Aperçu des exigences de l'UDC

- 1) Les transports aériens ne sont pas un but en soi. Ils constituent bien plus un important facteur économique et un fournisseur de prestations de service indispensables à l'économie suisse. Le développement des transports aériens doit donc répondre aux besoins de la place économique suisse.
- 2) La Confédération dispose de nombreuses possibilités d'intervention en politique des transports aériens. L'UDC lui demande de les exploiter de manière coordonnée afin que les transports aériens suisses puissent se développer dans des conditions-cadres idéales. Dans ce contexte, la Confédération doit aussi assumer sa responsabilité de copropriétaire de Swiss et d'auteur du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).
- 3) Considérer les transports aériens comme des transports publics pose un problème, notamment du fait qu'on pourrait en déduire des exigences en termes de contributions financières des pouvoirs publics. L'UDC s'oppose à toutes les revendications découlant de la définition des transports aériens comme transports publics.
- 4) Le DETEC a annoncé à plusieurs reprises son intention de transférer les vols à courte distance sur le rail. D'une part, ce projet ne repose sur aucune base légale, d'autre part, ces deux modes de transport remplissent des tâches différentes. L'UDC s'engage pour le libre choix du moyen de transport et s'oppose à l'idée de déplacer les vols à courte distance sur le rail par des contraintes politiques.
- 5) Les problèmes des transports aériens suisses, notamment ceux concernant l'aéroport de Zurich, ne peuvent pas être résolus par un affaiblissement du fédéralisme. L'UDC s'oppose au transfert des infrastructures aéroportuaires sous la compétence de la Confédération et demande à cette dernière d'assumer de manière plus efficace et plus coordonnée les nombreuses possibilités d'intervention dont elle dispose dans le domaine des transports aériens. A cet effet, la Confédération doit aussi clairement faire comprendre l'importance que les aéroports nationaux ont pour tout le pays.
- 6) L'orientation de l'aéroport de Zurich vers le nord est due à la topographie de la région et elle s'est développée au fil de nombreuses années. L'UDC demande qu'elle soit maintenue. La Confédération doit exploiter toutes les voies de recours possibles pour combattre les restrictions imposées unilatéralement par l'Allemagne. Parallèlement, il faut ouvrir de nouvelles négociations avec l'Allemagne sur les questions encore en suspens. Les communes d'Allemagne du Sud doivent être incluses dans la procédure de participation et de consultation, mais sans que l'Allemagne ne dispose d'un droit de regard formel sur le nombre de mouvements de vol sur le territoire suisse.
- 7) Conformément au droit de la protection de l'environnement, le bruit doit être concentré et canalisé aux endroits où un minimum de gens sont touchés. L'UDC s'oppose à une répartition des nuisances sonores tout comme au plafonnement ou à la limitation des mouvements de vol. L'appréciation des éventuelles demandes en dommages et intérêts doit aussi tenir compte des plus-values induites par la proximité d'un aéroport.
- 8) La question de savoir si l'aéroport de Zurich-Kloten doit être une plaque tournante (hub) en matière de trafic aérien ne dépend pas des besoins du service public, mais doit être tranchée par le marché. L'UDC s'oppose à la définition a priori et basée sur des motivations politiques d'un système d'exploitation aéroportuaire.
- 9) L'UDC s'oppose par principe à de nouvelles contributions fédérales à Swiss. Par contre, la Confédération doit exploiter toutes les possibilités dont elle dispose pour offrir à la compagnie aérienne des conditions-cadres idéales. Elle doit par ailleurs définir une stratégie de copropriétaire dont le but est de vendre aussi rapidement que possible les participations fédérales.

- 10)** Skyguide doit offrir des prestations de service d'un niveau qualitatif maximal et à des prix souffrant la comparaison internationale. Les coûts non couverts résultant de prestations réalisées pour l'étranger ou pour des aéroports régionaux ne doivent pas être imposés aux passagers des aéroports nationaux, mais présentés comme pertes dans le compte de Skyguide. L'UDC salue l'examen de la possibilité d'adhérer à Single European Sky et, le cas échéant, l'adhésion à cette organisation.
- 11)** Les coûts des tâches de sécurité qui relèvent de la souveraineté de l'Etat doivent être assumés par la Confédération.

1. Situation de départ

1.1. Rôle économique des transports aériens

Les transports aériens jouent un rôle économique important et apportent une contribution notable à la création de valeur ajoutée et à l'emploi en Suisse. Les aéroports nationaux génèrent directement une valeur ajoutée de 850 millions de francs et 2100 emplois à plein temps. Si on tient compte également des effets indirects¹, induits² et catalytiques³ des aéroports, cette valeur ajoutée atteint 1 milliard de francs et porte sur 138'000 emplois à plein temps. Ces chiffres correspondent, dans le même ordre, à 4,6% du PIB et à 3,6% de l'emploi en Suisse pour l'année 2002⁴. A côté de ces effets économiques généraux, les transports aériens agissent plus particulièrement à deux niveaux plus: ils influencent l'évaluation des lieux d'implantation d'entreprises et favorisent le tourisme.

Les aéroports jouent un rôle de premier plan dans le choix des sites d'implantation des entreprises étrangères. Outre l'accessibilité, il y a certes encore d'autres facteurs qui influencent le choix d'un site, comme la fiscalité, la qualification de la main-d'œuvre, le niveau des salaires, la stabilité politique, etc., si bien que la desserte par des aéroports internationaux n'a pas la même signification pour toutes les branches. Cependant, les experts estiment qu'une accessibilité insuffisante peut inciter des entreprises à déplacer leurs services travaillant près du front (vente, service à la clientèle) ainsi que leurs directions à des endroits disposant de liaisons plus nombreuses et plus directes⁵. La dégradation de l'offre de transport peut par ailleurs avoir une influence négative sur les décisions en matière d'investissement des entreprises déjà implantées. S'agissant de l'implantation d'entreprises, l'aéroport de Zurich a une importance sensiblement plus grande que les autres aéroports nationaux, puisque les éventuels impôts sur les sociétés dont il favorise l'installation sont prélevés entièrement dans le pays.

Le tourisme est une autre activité économique fortement influencée par les transports aériens. La suppression des long-courriers se répercuterait notamment sur les grands marchés hors Europe que sont l'Asie et les Etats-Unis. Pour les touristes provenant de ces régions, la rapide et confortable accessibilité d'une destination joue un rôle plus important que le prix. En outre, les touristes provenant de régions hors Europe dépensent jusqu'à trois fois plus d'argent en Suisse que les touristes européens⁶. L'importance des liaisons aériennes est aussi illustrée par la valeur ajoutée générée par les transports touristiques: 1,1 milliard de francs reviennent aux transports aériens, mais seulement 0,7 milliard au rail⁷.

La politique des transports aériens est enfin étroitement liée à la politique économique extérieure et à la politique de croissance du Conseil fédéral. L'économie suisse se fonde largement sur ses exportations, si bien que sa prospérité dépend aussi de bonnes liaisons de transport internationales. Les impulsions de la politique de croissance de la Confédération sont donc tributaires dans une grande mesure de la politique des transports aériens. Il faut éviter que l'économie suisse doive proposer et vendre ses marchandises et prestations de service dans des conditions plus difficiles que celles dans lesquelles travaillent ses concurrentes.

¹ On entend par là la valeur ajoutée et l'emploi dans les entreprises en amont et en aval situées à l'extérieur de l'aire de l'aéroport.

² On entend par là la valeur ajoutée et l'emploi générés via les effets multiplicateurs par les dépenses des personnes directement et indirectement employées ainsi que par la réutilisation des bénéfices des entreprises.

³ On entend par là les dépenses des passagers dans l'aire de l'aéroport ainsi que des passagers étrangers en Suisse.

⁴ SIAA (Swiss International Airport Association), Le rôle économique des aéroports nationaux suisses. Zurich, Berne, juin 2003, page 37 de la version allemande.

⁵ Comité "Zurich ouvert au Monde", La signification des long-courriers pour l'aéroport de Zurich, rapport d'explication. Zurich 2003, page 11 du texte allemand.

⁶ Idem, page 4.

⁷ Idem, page 7.

Cette analyse met en évidence l'importance nationale des aéroports, et notamment celle de Zurich-Kloten. Principal aéroport du pays, celui-ci ne constitue pas seulement un équipement cantonal, mais il exerce aussi une grande influence tant sur l'économie extérieure et la politique de croissance de la Suisse que sur certains secteurs et sur certaines branches. Aéroport d'attache de Swiss, Zurich-Kloten est étroitement lié au sort de cette compagnie. La détérioration des conditions-cadres offertes par l'aéroport aurait donc aussi un effet négatif sur le développement futur de Swiss.

Dans son rapport sur la politique aéronautique⁸, le DETEC ne mentionne que marginalement le rôle économique des aéroports nationaux en particulier et celui des transports aériens en général. Or, les transports aériens ne sont pas un but en soi. Ils génèrent une valeur ajoutée et offrent d'importants services à l'économie suisse. Le rapport du DETEC ne présente pas non plus en détail la stratégie que le Conseil fédéral entend poursuivre dans sa politique aéronautique. Il y est certes question d'offre adaptée à la demande, de développement axé sur l'offre ou encore de développement en fonction de la demande, mais les auteurs du rapport ne détaillent pas suffisamment ces aspects pourtant fondamentaux. Le rapport n'examine pas non plus en détail les liens existant entre l'économie extérieure, la politique de la croissance et la politique des transports aériens. Compte tenu de l'importance des transports aériens pour l'ensemble de l'économie, l'UDC est d'avis que seule une politique tenant compte des besoins de la place économique suisse entre en ligne de compte.

L'UDC demande que le Conseil fédéral tienne réellement compte de l'importance économique des transports aériens et qu'il poursuive dans ce domaine une politique qui renforce la place économique suisse.

Dans la perspective d'un régime économique libéral, l'UDC ne peut approuver un développement des transports aériens suisses que s'il est dans l'intérêt de la place économique suisse.

1.2. Possibilités d'intervention de la Confédération

Jusqu'ici, il n'existait pas au niveau fédéral une conception uniforme d'une politique suisse des transports aériens. Dans son rapport sur la politique aéronautique de juillet 2004, le DETEC fait pour la première fois une analyse globale de ce domaine. On y lit que la Confédération a poursuivi jusqu'ici une politique libérale et que ses possibilités d'intervention et de conception dans les transports aériens étaient réduites. Ce constat est juridiquement correct, mais uniquement dans la mesure où il n'existe pas de loi réglant définitivement tous les aspects des transports aériens et parce que l'aménagement du territoire est de la compétence des cantons. Dans les faits, cependant, les possibilités d'intervention de la Confédération sont considérables. Il n'est pas intéressant de savoir si ces interventions ont des effets directs ou indirects puisque dans les deux cas elles influencent les conditions-cadres dans lesquelles évoluent les transports aériens en Suisse.

Le *Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA)* est l'instrument central de planification et de coordination de la Confédération dans le domaine de l'aviation civile. Bien qu'il s'agisse en premier lieu d'un outil d'aménagement du territoire, le PSIA touche également à la conception de la politique des transports aériens.

La *loi sur la navigation aérienne (LA)* et ses ordonnances d'application fixent les règles juridiques concernant les espaces aériens et la souveraineté aérienne. On y trouve également les normes régissant l'admission et l'exploitation des compagnies aériennes et des aéroports ainsi que leur surveillance.

⁸ Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, Rapport sur la politique aéronautique, Berne, juillet 2004.

Dans le cadre de la *politique des transports régionale et nationale*, la Confédération peut, sur la base des décisions populaires et parlementaires concernant la construction et l'exploitation des infrastructures de transport, définir les offres des transports publics (TP). De plus, cette politique permet à la Confédération d'orienter les besoins en matière de mobilité.

Participant au capital de la compagnie aérienne Swiss ainsi qu'à celui de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, la Confédération peut influencer l'orientation stratégique et les activités opérationnelles de ces sociétés via leurs conseils d'administration.

L'*Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)* est responsable de la législation et de la surveillance de l'ensemble de la navigation aérienne civile en Suisse.

La société de sécurité aérienne *Skyguide SA* est une société anonyme selon le droit suisse. La Confédération en contrôle 99,85% du capital. Skyguide SA bénéficie d'une indépendance opérationnelle dans le cadre de la législation sur la navigation aérienne. En exerçant son droit de vote dans l'assemblée générale ainsi que par le biais des secrétariats généraux du DDPS et du DETEC qui assurent le controlling, la Confédération peut agir sur la stratégie de l'entreprise.

Seule la Confédération a la compétence de *négoier des traités avec les autres Etats*. Ainsi, *la construction, l'aménagement, l'organisation et l'exploitation* des aéroports nationaux de Bâle-Mulhouse⁹ et de Genève-Cointrin¹⁰ font l'objet de traités d'Etat avec la France. Ces accords règlent par ailleurs la sécurité aérienne dans les régions de ces aéroports. Les négociations avec l'Allemagne concernant un traité d'Etat¹¹, qui n'aurait pas seulement dû régler la surveillance de l'espace aérien du sud de l'Allemagne, mais aussi limiter le nombre de survols de cette région, ont échoué. Ce traité n'a finalement pas pu être ratifié par les deux chambres fédérales.

Il appartient à la Confédération de régler *les droits de navigation aérienne* dans les accords bilatéraux. Selon ces accords, seules les compagnies aériennes du partenaire au contrat sont autorisées à exercer ces droits de navigation aérienne. Ce système reste valable au niveau international. *L'accord bilatéral sur les transports aériens*¹² constitue cependant une exception concernant le trafic européen intérieur.

Enfin, tout le domaine de *l'économie extérieure* est de l'unique compétence de la Confédération. Selon l'art. 101 cst., la Confédération doit sauvegarder les intérêts de l'économie suisse à l'étranger. Compte tenu de l'importance des transports aériens pour l'économie nationale, la Confédération n'a pas assumé jusqu'ici cette tâche avec toute l'énergie souhaitable.

L'exercice des compétences énoncées ici a une influence déterminante sur la politique suisse des transports aériens. Cette politique a été menée jusqu'ici de manière peu coordonnée et sans réellement prendre en compte les intérêts globaux des transports aériens et de la place économique et industrielle suisse. La concentration des tâches et des compétences à l'OFAC, respectivement au DETEC, a régulièrement produit des conflits d'intérêts dans le passé qui ont nui aux transports aériens suisses. Pour pouvoir mener une politique des transports aériens cohérente, la Confédération doit donc commencer par régler clairement les compétences et désenchevêtrer les tâches actuelles dans ce domaine.

⁹ RS 0.748.131.934.92, Convention franco-suisse du 4 juillet 1949 relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim.

¹⁰ RS 0.748.131.934.91, Convention du 25 avril 1956 entre la Suisse et la France concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin.

¹¹ FF 2002 3375, Traité entre la Confédération suisse et la République fédérale d'Allemagne concernant la surveillance du trafic aérien par la Confédération suisse au-dessus du territoire allemand et les effets de l'exploitation de l'aéroport de Zurich sur le territoire allemand.

¹² RS 0.748.127.192.68, Accord entre la Confédération et la Communauté européenne concernant les transports aériens.

L'UDC demande que la Confédération exerce et coordonne ses nombreuses possibilités d'intervention dans la politique des transports aériens dans le but d'offrir des conditions-cadres idéales aux transports aériens suisses et pour leur permettre de se développer conformément aux besoins du pays.

L'UDC demande que la Confédération assume, dans sa politique des transports aériens, ses responsabilités en tant que copropriétaire de Swiss et de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse ainsi qu'en tant qu'auteur du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

1.3. Définition et positionnement des transports aériens

Dans la discussion actuelle sur la nature et la signification des transports aériens, divers groupements d'intérêts lancent régulièrement l'affirmation selon laquelle les transports aériens sont des transports publics (TP). Le rapport sur la politique aéronautique que le DETEC a mis en consultation fait le même constat. Or, cette définition mérite une analyse critique, notamment en raison des exigences qui pourraient en être déduites.

Partant de cette définition, on comprend mieux pourquoi le rapport sur la politique aéronautique donne aux aéroports régionaux (Belp, Agno, Sion, Altenrhein) approximativement la même importance qu'aux aéroports nationaux. On peut alors se demander s'il ne faudrait pas verser des contributions aux transports aériens pour indemniser la desserte de toutes les régions du pays, par analogie aux chemins de fer. (La Confédération s'oppose cependant à de telles contributions.¹³) Toutefois, un soutien des collectivités publiques dans ce domaine serait en contradiction avec les dispositions de non-discrimination des accords bilatéraux¹⁴.

L'UDC rejette les revendications déduites de la définition des transports aériens comme transports publics.

Le positionnement des transports aériens dans la politique des transports générale ou nationale est cependant beaucoup plus important pour la suite de la politique suisse des transports aériens. Dans le matériel de vote de novembre 1998 qui accompagnait l'arrêté FinTP¹⁵ ainsi que dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), il est question de transférer les vols à courte distance sur le chemin de fer. L'ambition du DETEC est de faire desservir par le rail les destinations pouvant être atteintes en moins de 4 heures. De nouvelles études concernant l'intégration de la Suisse dans les transports internationaux¹⁶ relèvent cependant clairement que le rail remplit d'autres tâches que les transports aériens. Les liaisons avec les réseaux internationaux et surtout intercontinentaux ne peuvent pas être assurées dans la même mesure par le rail que par le trafic aérien (notamment par des lignes directes).

Il n'existe aucune base légale pour ce transfert au rail des vols à courte distance. Il est évident aussi que l'intention de provoquer un tel transfert est en totale opposition avec les intérêts des transports aériens suisses, de l'aéroport de Zurich-Kloten et de la place économique suisse en général. Par cette politique de transfert, le DETEC place le développement des transports aériens sur une mauvaise base.

¹³ Rapport du Conseil fédéral du 23 juin 2004, Desserte de base dans l'infrastructure (service public).

¹⁴ RS 078.127.192.68, Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur les transports aériens, art. 3.

¹⁵ <http://www.admin.ch/ch/f/pore/va/19981129/explic/index.html>

¹⁶ BAK Basel Economics, L'intégration de la Suisse dans les transports internationaux est-elle en péril?, Appréciation économique de l'accessibilité de la place économique suisse et de ses régions, Bâle, mai 2004.

L'UDC s'engage pour le libre choix du moyen de transport et refuse le transfert des vols à courte distance sur le rail par le biais de contraintes politiques.

2. Infrastructure

Dans les transports aériens, il faut clairement distinguer entre infrastructure et compagnies aériennes, notamment dans la perspective du soutien public. L'exemple de Swiss montre à l'évidence que des subventions publiques ne garantissent ni l'étendue, ni le maintien de l'exploitation et encore moins le succès économique d'une entreprise. Toute compagnie aérienne doit pouvoir réagir rapidement au développement du marché international pour être rentable. Inversement, l'infrastructure aéroportuaire est axée sur le long terme et doit anticiper des développements futurs. Elle n'a pas à réagir aux variations à court terme du volume des transports. Il faut bien comprendre qu'en fin de compte le nombre de liaisons directes proposées est bien la conséquence, mais non pas la cause d'une infrastructure attractive. L'attractivité d'un aéroport ne dépend toutefois pas seulement de la qualité de ses équipements, mais aussi de la force économique de la région qu'il dessert. Il y a interaction entre les deux facteurs.

Encourager ne signifie pas forcément subventionner. Ce qui compte pour une exploitation économique et un développement conforme aux besoins, ce sont surtout les conditions-cadres dans lesquelles évolue l'infrastructure aéroportuaire. Il faut en particulier une législation libérale qui autorise le développement et la croissance, une charge fiscale modérée, la suppression de distorsions de la concurrence par rapport à l'étranger, etc. Or, ces conditions-cadres se sont massivement détériorées ces dernières années. On ne résoudra pas ce problème en sortant simplement les infrastructures aéroportuaires de la souveraineté cantonale en matière d'aménagement du territoire et en les transférant dans la compétence fédérale.

L'UDC refuse le transfert des infrastructures aéroportuaires dans la compétence de la Confédération.

L'UDC demande que la Confédération coordonne ses nombreuses possibilités d'intervention pour créer des conditions-cadres idéales en faveur de l'aéroport de Zurich.

La situation se complique encore du fait que les cantons limitrophes, notamment, n'ont pas encore compris que l'aéroport de Zurich-Kloten est une infrastructure dont l'importance dépasse largement les limites du canton de Zurich. Si on tient compte de la valeur ajoutée et de l'emploi générés par les aéroports, et singulièrement par celui de Zurich-Kloten, on s'aperçoit que cette affaire doit intéresser tout le pays. Indépendamment des conditions de propriété et du plan d'aménagement du territoire, l'aéroport de Zurich influence l'ensemble de l'économie nationale. Il apporte de loin la plus grosse contribution (12,3 milliards de francs) à la valeur ajoutée créée par les aéroports nationaux¹⁷. Le fait que la majeure partie de cette valeur ajoutée retombe sur le canton de Zurich ne joue qu'un rôle secondaire sur le plan suisse. En fait, tout le pays profite de cette valeur ajoutée, notamment sous la forme des paiements de transfert effectués par le canton de Zurich. C'est une tâche de la Confédération – et non des moindres – que de bien faire comprendre cette réalité.

L'UDC demande au Conseil fédéral de s'engager, de concert avec les cantons abritant des aéroports et l'économie, afin que l'importance nationale des infrastructures aéroportuaires soit bien comprise partout.

¹⁷ SIAA, page 37 du texte allemand.

2.1. Atterrissages et décollages

Dans la discussion sur les atterrissages et les décollages, il faut commencer par se poser la question fondamentale de savoir de quelle direction doivent provenir les atterrissages et dans quelle direction doivent s'effectuer des décollages. Compte tenu de son développement historique, l'aéroport de Zurich-Kloten est orienté vers le nord. Cette évolution s'est aussi répercutée sur la structure de l'habitat dans la région environnante. La possibilité de réaménager le système de pistes est très controversée¹⁸. L'aéroport de Zurich-Kloten se situe dans un paysage de marais qui est protégé en vertu de l'article constitutionnel dit de Rothenthurm: *"Les marais et les sites marécageux d'une beauté particulière qui présentent un intérêt national sont protégés. Il est interdit d'y aménager des installations ou d'en modifier le terrain. Font exception les installations qui servent à la protection de ces espaces ou à la poursuite de leur exploitation à des fins agricoles."*¹⁹ En outre, la topographie de la région – l'aéroport est entouré de collines au sud, à l'est et à l'ouest – a joué un rôle déterminant dans la fixation des procédures d'atterrissage et de décollage.

Partant de cette situation, et indépendamment de la question du bruit, l'orientation des procédures d'atterrissage et de décollage vers le nord s'impose. De plus, il convient de préparer et d'autoriser rapidement la procédure "vol d'approche coudé par le nord".

L'UDC demande que l'orientation vers le nord de l'aéroport de Zurich et la conception d'exploitation originale soient rétablies.

Les procédures d'atterrissage et de décollage doivent aussi être conçues de manière à ce que l'aéroport de Zurich puisse se développer conformément aux besoins de l'économie suisse. Cette exigence exclut la limitation des mouvements de vol sur une base théorique. La question de savoir combien d'atterrissages et de décollages peuvent et doivent être réalisés dépend de la capacité de l'infrastructure aéroportuaire et de la demande sur le marché. Enfin, les horaires d'exploitation doivent être adaptés aux besoins réels, en tenant spécialement compte des conditions des vols intercontinentaux.

La restriction actuelle des vols d'approche résulte des négociations ratées que Conseil fédéral a menées avec l'Allemagne en vue de conclure un traité d'Etat. Les Chambres fédérales n'ont pas pu ratifier ce texte. Cette limitation des mouvements de vol entrave le développement de l'aéroport de Zurich-Kloten et elle a aussi terni son image de manière absolument injustifiée. De plus, les limitations imposées aux mouvements de vol à destination de Zurich-Kloten au-dessus de l'Allemagne du Sud font que cet aéroport est soumis à des conditions d'exploitation plus sévères que les aéroports allemands comparables. La Confédération doit user de tous les moyens de recours contre cette injustice auprès des organisations internationales.

L'UDC invite la Confédération à utiliser tous les moyens de recours contre les restrictions imposées unilatéralement par l'Allemagne aux vols d'approche en direction de Zurich-Kloten.

Parallèlement, il faut ouvrir de nouvelles négociations avec l'Allemagne dans le but de régler définitivement les questions encore ouvertes. Un nouveau traité d'Etat doit être conclu notamment concernant la surveillance de l'espace aérien du sud de l'Allemagne et aussi pour garantir la non-discrimination de la Suisse conformément aux accords bilatéraux I. Une limitation des mouvements de vol imposée par l'Allemagne est inacceptable.

¹⁸ Litra, communiqué de presse du 25 mars 2003.

¹⁹ Art 78 al. 5 cst.

Pour décrire la situation actuelle, les négociations devraient porter sur les questions encore ouvertes en matière de voisinage et viser un règlement global.

L'UDC demande l'ouverture de nouvelles négociations avec l'Allemagne concernant l'aéroport de Zurich-Kloten en incluant toutes les questions de voisinage encore ouvertes.

Le "protocole"²⁰ cosigné par le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le ministre allemand des transports Manfred Stolpe donne à l'Allemagne un droit de regard sur les mouvements de vol dans l'espace proche de la frontière. Le statut de ce protocole doit certes encore être clarifié, mais il est évident qu'un droit de codécision allemand concernant les mouvements de vol sur territoire suisse est proprement inacceptable. Pour entretenir les relations traditionnellement amicales entre les deux pays et pour éviter la répétition d'erreurs du passé, il convient cependant d'inclure la population concernée d'Allemagne du Sud dans la procédure de consultation et de participation visant à fixer les procédures d'atterrissage et de décollage ainsi que les espaces d'attente. Il est indispensable d'intensifier les contacts à tous les niveaux entre la Suisse et l'Allemagne.

L'UDC rejette un droit de participation formel et ouvrant des voies de recours en faveur de l'Allemagne concernant les mouvements de vol sur territoire suisse.

L'UDC salue en revanche une intensification des contacts et l'audition des communes concernées d'Allemagne du Sud dans le cadre d'une procédure légale de participation et de consultation.

2.2. Bruit

En raison de la limitation unilatérale par l'Allemagne des vols d'approche depuis le nord, l'aéroport de Zurich-Kloten autorise depuis octobre 2003 des vols d'approche en provenance du sud. En d'autres termes, les avions passent maintenant au-dessus de zones à forte densité démographique. Ainsi, jusqu'à 450'000 habitants sont affectés par le bruit contre 42'000 précédemment. Cette situation génère plusieurs nouveaux problèmes.

Une vaste discussion s'est ouverte sur la répartition du bruit produit par l'aéroport, notamment à la suite de mouvements de protestation contre les vols d'approche par le sud. Du point de vue purement légal, la question ne se pose même pas: la *loi sur la protection de l'environnement* définit la limitation des émissions dans ses articles 11 et 12²¹. Ces dispositions interdisent une répartition du bruit des avions telle que la favorise actuellement le DETEC.

L'UDC demande la concentration et la canalisation du bruit des avions au-dessus des zones les moins habitées.

Cette discussion a également pour conséquence que les habitants des régions situées au nord de l'aéroport demandent maintenant aussi une réduction du nombre de mouvements de

²⁰ Protocole entre le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et le ministre allemand des transports Manfred Stolpe du 26 juin 2004 à Bonn. Voir annexe 1.

²¹ Dans d'autres cas, la Confédération veille rigoureusement au respect des dispositions légales: cf. Perren P. Künzler P., Equipements à forte fréquentation, adaptation des plans de mesures cantonaux de protection de l'air aux plans d'aménagement cantonaux. Office fédéral de la protection de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP, Berne 2004).

vol. Détail significatif, la résistance la plus forte s'est formée lorsque le nombre de mouvements de vol avait déjà baissé. Le canton d'Argovie, notamment, se défend contre le vol d'approche coudé par le nord. L'exigence d'un plafonnement des mouvements de vol est en fait le résultat de la situation insatisfaisante que l'on connaît aujourd'hui. Une telle mesure ne permettrait cependant pas à l'aéroport de se développer conformément aux besoins de l'économie. On peut également se demander si un plafonnement ne constituerait pas une violation des clauses de non-discrimination *des accords bilatéraux I*. Il faut aussi relever clairement qu'un plafonnement ne réduit pas le bruit, mais le nombre de mouvements de vol. Or, ce qui compte finalement, c'est le bruit effectif et mesurable. Un plafonnement ne réduit pas forcément le bruit. D'autres mesures peuvent être plus utiles. Il faut en tenir compte dans le débat sur les éventuelles mesures à prendre. En outre, il s'agit d'examiner d'autres instruments de gestion comme, par exemple, une augmentation des taxes d'aéroport pour les avions dépassant certains seuils de bruit dans le cadre des valeurs limites existantes²². Le progrès technique dans la construction aéronautique doit également être pris en compte.

L'UDC refuse un plafonnement ou une limitation du nombre de mouvements de vol.

L'arrêt du Tribunal fédéral du 27 juillet 2004²³ ouvre en principe la porte aux demandes en dommages et intérêts qui sont en règle générale motivées par la moins-value sur les immeubles et terrains provoquée par le bruit des avions. Inversement, il faut aussi admettre que la proximité de l'aéroport et l'infrastructure qu'offre cette région ont notablement influencé le développement de la valeur immobilière ces dernières années. Cette augmentation de la valeur doit être prise en compte dans les demandes en dommages et intérêts et incluse dans le montant des indemnités éventuellement à verser. Ce procédé repose aussi sur la nécessité de trouver un équilibre entre l'utilité et les nuisances de l'aéroport. Il s'agit enfin d'examiner si la Confédération doit participer aux éventuels dommages et intérêts du fait qu'elle n'a pas exploité toutes les possibilités d'intervention qui lui étaient données.

Enfin, il faut vérifier si les charges importantes que la sévère législation fédérale en matière de protection de l'environnement impose à l'aéroport doivent être partiellement indemnisées par la Confédération. Par analogie, les chemins de fer ne supportent pas non plus la totalité du coût des mesures antibruit le long des voies.

L'UDC demande que l'augmentation de la valeur immobilière du fait de la proximité de l'aéroport soit prise en compte dans l'appréciation des demandes en dommages et intérêts concernant l'aéroport.

2.3. Conception de plaque tournante

Par plaque tournante ou hub (du mot anglais pour moyeu ou point de rotation) on entend dans les transports aériens un nœud de trafic central. Le rôle de ces "aéroports de transbordement" consiste à réunir les passagers et les marchandises provenant de différents horizons et à les transporter de manière concentrée vers leurs destinations. Les liaisons avec les aéroports d'apport sont appelés spokes (du mot anglais signifiant rayon). C'est ainsi que l'on parle de la procédure "hub and spoke".

Dans cette discussion sur les mouvements de vol, on s'est aussi demandé si l'aéroport de Zurich-Kloten devait avoir une fonction de hub ou non. La question ne se pose pas de manière aussi absolue. L'aéroport doit en effet avoir la possibilité de se développer en fonction de la demande. Le développement du trafic et la demande des acteurs du marché indique-

²² Il existe une telle disposition dans la RPLP concernant les émissions nocives des poids lourds.

²³ Réf. 1E.8/2003.

ront si l'aéroport de Zurich-Kloten peut avoir la fonction de plaque tournante ou non. Il ne s'agit pas là d'une question de service public, mais d'une décision du marché qui ne doit en aucune manière être influencée politiquement.

Diverses études font remarquer que le trafic de transbordement est d'une importance capitale pour l'offre de liaisons directes. L'économie a besoin de liaisons aussi rapides et aussi directes que possible. La suppression de lignes directes a aussi un effet négatif sur le tourisme. Cette question dépend cependant beaucoup plus des compagnies aériennes que de l'infrastructure aéroportuaire. Celles-ci doivent en effet organiser leurs lignes en fonction de critères économiques et commerciaux. Cela dit, l'aéroport doit disposer de toutes les options, également de celle du hub, pour répondre à la demande. Ce constat concerne notamment les conditions-cadres qui sont offertes par l'infrastructure existantes et ses possibilités de développement.

L'UDC refuse d'imposer politiquement une conception d'exploitation au futur développement de l'aéroport.

Il faut savoir aussi qu'un aéroport qui assure une fonction de plaque tournante dépend étroitement d'une seule compagnie d'aviation, c'est-à-dire de celle qui l'utilise comme son port d'attache. Or, on a pu constater après les événements de l'automne 2001 (11 septembre, grounding de Swissair, effondrement mondial de l'économie) que l'aéroport de Genève a subi une baisse de l'emploi et de la valeur ajoutée de 2% seulement alors que ces taux étaient de 25 et de 21% pour Zurich²⁴. Cette différence s'explique principalement par le fait que Genève a su attirer d'autres compagnies aériennes depuis le retrait partiel de Swissair en 1996.

3. Compagnie aérienne

L'UDC s'est toujours prononcée contre la participation de la Confédération à une compagnie aérienne nationale. L'échec de la conception 26/26/82 confirme à l'évidence que le rôle de la politique n'est pas de gérer une compagnie aérienne nationale. En politique des transports aériens, il est surtout important de disposer d'une infrastructure attrayante. Un aéroport bien aménagé et une région économiquement forte attirent forcément des liaisons aériennes intéressantes²⁵. Voilà une raison supplémentaire de rejeter catégoriquement un nouveau soutien fédéral à la compagnie Swiss.

L'UDC s'oppose par principe à de nouvelles contributions publiques à Swiss.

La Confédération n'a pas encore réussi à définir une stratégie claire quant à son rôle de principal actionnaire de la compagnie Swiss. L'UDC a toujours été d'avis que cet engagement de la Confédération devait être provisoire et que ces participations devaient être revendues à la première occasion favorable. Cela signifie aussi que la Confédération est intéressée à un développement aussi fructueux que possible de Swiss et qu'elle doit assumer ses compétences dans ce sens.

²⁴ SIAA, page 39 du texte allemand.

²⁵ BAK Basel Economics, L'intégration de la Suisse dans les transports internationaux est-elle en péril?, Appréciation économique de l'accessibilité de la place économique suisse et de ses régions, Bâle, mai 2004, p. 62 du texte allemand.

L'UDC demande que la Confédération exploite ses nombreuses possibilités d'intervention en politique des transports aériens pour offrir des conditions-cadres idéales au développement de Swiss.

L'UDC demande que la Confédération développe une stratégie claire en tant qu'actionnaire de Swiss dans le but de revendre aussi rapidement que possible ses parts.

4. Sécurité

La sécurité est d'une importance capitale. Nous distinguerons ici entre la notion de "safety" qui concerne la surveillance de l'espace aérien et des compagnies d'aviation et la notion de "security" qui englobe les tâches de sécurité en rapport avec l'infrastructure aéroportuaire et ses usagers.

4.1. Safety

Les divers accidents qui se sont produits ces dernières années²⁶ et le rapport du laboratoire néerlandais de navigation aérienne et spatiale²⁷ (NRL) ont gravement affecté la confiance du public dans la sécurité des transports aériens suisses. Entre-temps, l'OFAC a commencé sa réorganisation conformément aux recommandations du NRL.

A la suite de l'accident d'Ueberlingen, le service allemand d'enquête sur les accidents des aéronefs²⁸ a mis en évidence de graves manquements auprès de la société suisse de surveillance aérienne Skyguide. Les autorités concernées ont également réagi à ce rapport, notamment en augmentant l'effectif du personnel. Ce procédé n'est pas sans poser certains problèmes, car, après la privatisation de l'ancien service "Swisscontrol", la société Skyguide est devenue une chasse gardée des syndicats. Depuis le placement du contrôle aérien civil et de la surveillance aérienne militaire sous le même monopole, l'influence des syndicats s'exerce par ailleurs sur un domaine extrêmement délicat. Dans ces conditions et face aussi au constat que la privatisation a engendré des coûts supplémentaires considérables et que les deux cultures de la surveillance aérienne civile et militaire n'ont toujours pas réussi à se fondre, il faut se demander si l'organisation de droit privé de Skyguide est réellement utile ou s'il ne faut pas réintégrer Skyguide dans une unité administrative de la Confédération²⁹.

La question de la qualité des services de Skyguide en comparaison internationale est encore ouverte. Ce qui est certain, c'est que cette société doit offrir des prestations de service de qualité maximale et à des prix compétitifs au niveau international, faute de quoi le coût élevé de cette organisation ne se justifie pas. Si la qualité des services et le rapport qualité-prix ne s'améliorent pas sensiblement à court terme, la réintégration de Skyguide dans une unité administrative de la Confédération doit être envisagée aux yeux de l'UDC. Une alternative pour la Suisse consisterait également à abandonner la surveillance aérienne civile et à rejoindre l'organisation Single European Sky (SES). Cette option doit en tout cas être examinée.

²⁶ Halifax, septembre 1998; Nassenwil, janvier 2000; Bassersdorf, novembre 2001; Ueberlingen, juillet 2002.

²⁷ Nationaal Lucht- en Ruimevaartlaboratorium, National Aerospace Laboratory NLR, Aviation safety management in Switzerland, Recovering from the myth of perfection, Amsterdam juin 2003. http://www.uvek.admin.ch/imperia/md/content/gs_uvek2/d/verkehr/nlr/24.pdf

²⁷ Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU, Untersuchungsbericht AX001-1-2/02, Braunschweig Mai 2004. http://www.bfu-web.de/berichte/02_ax001dfr.pdf

²⁸ Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU, Untersuchungsbericht AX001-1-2/02, Braunschweig Mai 2004. http://www.bfu-web.de/berichte/02_ax001dfr.pdf

²⁹ 04.3064 Interpellation du groupe de l'Union démocratique du centre, Transfert de Skyguide dans une unité administrative de la Confédération. Position du Conseil fédéral.

L'UDC demande que Skyguide offre des services de qualité maximale et à des prix compétitifs au niveau international.

L'UDC est prête à entrer en matière sur un transfert de Skyguide dans une unité administrative de la Confédération.

L'UDC souhaite que la possibilité d'intégrer la Suisse dans l'organisation Single European Sky soit examinée en détail.

Des critiques viennent de plusieurs côtés affirmant que les tarifs de Skyguide sont trop élevés et que leur report sur les passagers affecte l'attractivité de la navigation aérienne civile suisse. Détail particulièrement gênant, il semble que Skyguide n'encaisse pas à Berlin les frais de surveillance de l'espace aérien du sud de l'Allemagne. Ces prestations sont chiffrées à quelque 30 millions de francs par an³⁰. Même constat pour des prestations fournies par Skyguide pour une petite partie de l'espace aérien autrichien et italien. Par ailleurs, les coûts résultant des aéroports régionaux et de l'aviation légère ne sont pas couverts. Il en résulte un manque à gagner total d'environ 55 millions de francs³¹ qui doit être compensé par les taxes versées par les usagers de l'espace aérien national.

L'UDC demande que les coûts non couverts de prestations produites par Skyguide soient présentés dans le compte de la société comme des pertes et qu'ils ne soient pas répercutés sur les passagers des aéroports nationaux sous la forme de tarifs majorés.

4.2. Security

Outre la surveillance des compagnies d'aviation et de l'espace aérien, le thème de la sécurité comprend encore les tâches de police dans la zone abritant l'infrastructure aéroportuaire. Il s'agit non seulement du contrôle et de la surveillance frontalière, mais aussi d'engagementst policiers qui prennent une place croissante face à la menace terroriste. Sur le plan international, les coûts de ces mesures sont supportés par les Etats alors qu'en Suisse ils sont à charge des aéroports. Ces frais se répercutent forcément sur les taxes aéroportuaires.

La protection contre des menaces qui visent l'Etat fait partie des tâches premières de celui-ci. A côté de cette tâche, il existe d'autres obligations qui résultent naturellement de l'exploitation de grandes infrastructures. Ainsi, la poursuite de la petite criminalité, la protection contre le vandalisme ou encore la garantie de la sécurité dans l'espace public incombent à l'exploitant ou au propriétaire de l'aéroport.

L'UDC demande que les tâches de sécurité, qui entrent dans le domaine de souveraineté de l'Etat, soient financées par la Confédération.

5. Conclusion

Bien que la Confédération dispose de nombreuses possibilités d'intervention dans le domaine des transports aériens, elle n'a pas su jusqu'ici formuler et appliquer une politique cohérente en cette matière. Or, les larges compétences accordées à l'Etat dans ce secteur lui permettraient de mettre en place des conditions idéales pour le développement des transports aériens. Il n'est pas nécessaire pour cela de sortir les aéroports nationaux des plans d'aménagement cantonaux pour les transférer à la Confédération.

³⁰ 03.3369 Interpellation Föhn. Facturation des prestations de service.

³¹ Journal "Zürcher Unterländer", 18 septembre 2004.

Absence de volonté politique

Il apparaît cependant que le département fédéral concerné n'a pas la volonté politique de s'engager en faveur des transports aériens. Il a attendu de nombreuses années avant de séparer clairement les compétences de l'autorité de concession, de l'autorité de surveillance et du détenteur de parts et d'éliminer les conflits d'intérêts entre ces différents rôles. A plusieurs reprises, ce département a exprimé la volonté de transférer sur le rail les vols à courte distance alors qu'il ne dispose d'aucune base légale à cet effet. En particulier, la Confédération n'a pas eu l'intelligence jusqu'ici de faire prendre conscience du rôle économique et, partant, de l'importance des aéroports nationaux pour toute la Suisse. Pour l'UDC, c'est une des tâches premières du Conseil fédéral de rappeler clairement ce fait.

L'incapacité du DETEC de mener une politique des transports aériens cohérente s'exprime aussi par son attitude dans la question du bruit de l'aéroport de Zurich. Ce département est responsable pour une bonne part de la situation actuelle, notamment parce que le traité d'Etat négocié avec l'Allemagne n'a pas pu être ratifié. Toutes les médiations ayant échoué, le chef du département entend maintenant répartir "démocratiquement" le bruit. Cette idée est totalement contraire à la législation sur la protection de l'environnement et ne répond pas non plus aux données géographiques de la région de Zurich-Kloten. Le conseiller fédéral en question espère sans doute avancer ainsi sur la voie de la moindre résistance. Or, on serait en droit d'attendre de lui des décisions claires et nettes, même si elles paraissent dures et impopulaires.

Pour clarifier cette situation, il faut lancer de nouvelles négociations avec l'Allemagne dans l'objectif ouvertement affiché de régler définitivement toutes les questions ouvertes concernant la surveillance de l'espace aérien d'Allemagne du Sud. On ne saurait en revanche accepter une limitation des mouvements de vol. On peut aussi se demander si une restriction des possibilités de vol d'approche ou les conséquences d'une telle restriction sont compatibles avec les dispositions de non-discrimination contenues dans les accords bilatéraux. Enfin, ce qui compte, ce n'est pas le nombre de mouvements de vol, mais bien le bruit effectif et mesurable.

Améliorer les conditions-cadres économiques

La politique n'a pas à imposer des conceptions de gestion aux aéroports. Ces derniers doivent se développer conformément à la demande du marché et répondre aux besoins de l'économie. L'exemple de Swiss prouve que les exigences politiques sont finalement nocives pour une entreprise travaillant sur un marché libre. Aussi, la question de savoir si l'aéroport de Zurich doit assumer ou non une fonction de plaque tournante (hub) doit-elle être réglée par les forces du marché.

Il serait nécessaire aussi que la Confédération formule enfin une stratégie claire en tant que détentrice de parts dans Swiss. L'objectif doit être de sauvegarder, voire d'augmenter la valeur des actions Swiss pour les revendre aussi rapidement que possible dans des conditions acceptables. A ce propos également, la Confédération doit assumer ses responsabilités aussi bien dans le conseil d'administration de la compagnie aérienne que par le biais des instruments politiques dont elle dispose.

Enfin, la Confédération doit veiller à garantir la sécurité des transports aériens. Le contrôle aérien suisse doit offrir des services qui correspondent au niveau européen tant par leur qualité que par leur prix. Les éventuelles distorsions de la concurrence par rapport à l'étranger doivent être éliminées. La sécurité doit également être garantie au sol. Dans ce dernier domaine, les tâches qui entrent dans la souveraineté de l'Etat doivent être financées par celui-ci.

Contrairement à la Suisse, plusieurs Etats européens ont pris conscience de l'importance économique des transports aériens et pris des mesures pour les soutenir dans le cadre de

leurs possibilités légales. Par exemple, le gouvernement britannique a publié en décembre 2003 un "livre blanc" sur l'avenir de l'industrie aéronautique. Ce rapport définit une stratégie pour les transports aériens durant les trente ans à venir en tenant tout particulièrement compte de la capacité des aéroports.³² Cette stratégie est par ailleurs intégrée dans une vision globale du développement des systèmes de transport pour la même période.

A l'initiative du ministre allemand des transports Manfred Stolpe, le projet "Transports aériens" a été lancé en juillet 2003 dans le but de renforcer la position de l'Allemagne dans le trafic aérien. A côté du contrôle aérien allemand, de la compagnie Lufthansa, ce projet réunit encore les laender de Bavière, de Rhénanie du Nord-Westphalie, de Hesse, de Hambourg et de Brandebourg ainsi que les offices fédéraux des transports, de l'économie, du travail, des finances et le ministère fédéral de l'intérieur. L'objectif de cette initiative largement soutenue est de stabiliser la base économique des transports aériens en Allemagne et de renforcer la position de l'Allemagne dans le trafic aérien international.

On cherche en vain des initiatives semblables en Suisse et on attend toujours du côté de la Confédération un signe de volonté politique de s'engager en faveur des transports aériens suisses. Un premier pas a été fait dans ce sens avec le rapport mis en consultation par le DETEC. Il n'est toutefois pas nécessaire de donner des compétences supplémentaires à la Confédération. Un recours ciblé et coordonné aux possibilités existantes permettrait de renforcer considérablement la position de la Suisse dans les transports aériens.

³² Department of Transport, The Future of Air Transport, London 2003.
<http://www.dft.gov.uk/aviation/whitepaper/main/pdf/awp.pdf>

Annexe 1 Procès-verbal

signé à l'issue de la rencontre du ministre allemand des transports Manfred Stolpe et du conseiller fédéral Moritz Leuenberger (version originale allemande)

Anlage AG 1

Protokoll

Bundesrat Moritz Leuenberger und Bundesminister Dr. Manfred Stolpe

stellen
betreffend Fragen der Anwendung der 1. Änderungsverordnung zur 213. DVO zur LuftVO im Zusammenhang mit den An-/Abflügen zum/vom Flughafen Zürich, vorbehaltlich der bei den deutschen Gerichten und den Europäischen Organen abschließenden Entscheidungen zur 213. DVO, unbeschadet der weiteren Regelungen der Bundesrepublik Deutschland zur Minderung der Fluglärmbelastung in der süddeutschen Grenzregion,

Folgendes fest:

1. Die Schweizerische Eidgenossenschaft stellt sicher, dass für den Flughafen Zürich Instrumentenanflugverfahren auf die Piste 34 in folgenden Schritten in Betrieb genommen werden können:
 - VOR/DME-Verfahren zum 30. Oktober 2003
 - LLZ/DME-Verfahren zum 30. April 2004
 - ILS CAT1-Verfahren zum 31. Oktober 2004.
2. Die Bundesrepublik Deutschland wird die mit der 1. Änderungsverordnung zur 213. DVO zur LuftVO mit Wirkung vom 10. Juli 2003 verfüigten Beschränkungen bis zum 30. Oktober 2003 aussetzen; sie wird die Wetterbedingungen für die Piste 34, unter denen Anflüge auf die Pisten 14 und 16 erlaubt sind, 8 Wochen vor den unter Ziffer 1 genannten Zeitpunkten überprüfen.
3. Die Bundesrepublik Deutschland wird die über Süddeutschland gelegenen Warteverfahren EKRIIT und SAFFA aufheben. Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird bis spätestens Februar 2005 entsprechende Warteverfahren einführen.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Schweizerische Eidgenossenschaft werden ein abgestimmtes Konzept für die Organisation der Flugsicherung im Grenzbereich mit den erforderlichen rechtlichen Grundlagen entwickeln und umsetzen, das die Sicherheit im Flugverkehr garantiert, einen technisch einwandfreien Verkehrsfluss ermöglicht und die europäischen Entwicklungen einbezieht. Unabhängig von dem noch zu entwickelnden Konzept ist eine Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland bei Entscheidungs- und Verfahrensabläufen sicherzustellen.

Ausgefertigt am 26.6.2003 in Bonn

Moritz Leuenberger

Dr. Manfred Stolpe

Annexe 2 Abréviations

BAK	Basel Economics
BFU	Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Bureau fédéral allemand d'enquêtes sur les accidents d'aviation
cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
FF	Feuille fédérale
FinTP	Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (Financement des transport public)
LA	Loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation
Litra	Service d'information pour les transports publics
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimevaartlaboratorium, laboratoire néerlandais de navigation aérienne et spatiale
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
PIB	Produit intérieur brut
PSIA	Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
RPLP	Redevance sur les poids lourds liée aux prestations
RS	Recueil systématique du droit fédéral (http://www.admin.ch/ch/f/rs/rs.html)
SES	Single European Sky
SIAA	Swiss International Airport Association
TP	Transports publics